



Om Holmenkollbanen i dag klatrer opp lia til nordmarksplatået som den naturligste ting av verden, var en slik bane langt fra like selvsagt i slutten av forrige århundre. Det var ikke bare en anleggsmessig utfordring; kritikerne mente at prosjektets økonomi var «ligesaa svævende som de i luften ophængte elektriske traader».

## Historisk kraftlinje

For utskjelte utbyggere av Gardermobanen og den nye hovedflyplassen er det mye trøst å finne i Holmenkollbanens historie. Ingen rister oppgitt på hodet over dette sære prosjektet i dag. Gardermobanen har i det minste en noenlunde klar forretningsidé – det hadde Holmenkollbanen ikke. Ulikt alle andre prosjekter på denne tiden, da jernbanen var spissteknologi som revolusjonerte norsk samferdsel, skulle Holmenkollbanen ikke frakte folk til og fra jobben eller understøtte næringsvirksomhet på andre måter. Målet var primært å åpne «Nordmarkens herlige skove» for den raskt voksende bybefolkningen i Kristiania.

Hvordan banebyggingen gjorde Nordmarka til et fritidseldorado er det sentrale tema i Knut A. Nilsens nye bok, «Nordmarkstrikken». I år er det 100 år siden kong Oscar II høytidelig åpnet den elektriske dobbeltsporede jernbanen fra Majorstua til Slemdal, med enkeltspor videre til stasjonen som nå heter Besserud.

Den gangen lusket ulv og gaupe rundt i det som nå er Oslo 3. Datidens markabrukere var bønder, tømmerhoggere og husmenn, en og annen jeger, samt handelsmenn fra Hadeland. Skogen rundt Frognerse-teren var omtrent så lang som byfolk flest ville dra.

Men trikken forandret alt. Trafikkmessig var banen en suksess helt fra starten i 1898. Plutselig var den nære Nordmark innen rekkevidde, med muligheter til å gå til Tryvann og kanskje lenger, og likevel komme seg hjem igjen på en og samme dag.

Sagnomsuste Nordmarksplasser som Slagteren, Blankvann og Fortjernsbråten fortonte seg ennå langt avgårde. Selv Skjennungen var dypt inne i skogene da Foreningen til Ski-idrettens fremme åpnet sitt første overnattingssted der i 1910. I dag kan man gå dit i makelig tempo på en halvtime



Kongelig trikk. I år er det 100 år siden kong Oscar II høytidelig åpnet Holmenkollbanen. Under oljekrisen i 1973 tok også kong Olav trikken ut i marka. Foto: SCAN-FOTO

fra Frognerse-teren, dit banen ble forlenget i 1916. Stasjonen ligger 469 meter over havet, 200 meter høyere enn den opprinnelige endestasjonen. Det ga økt aksjonsradius for alminnelige turfolk, og åpnet akemuligheter sørover for dem som ikke ville gå på ski nordover. Allemanns-Marka var skapt – og ble understreket ved åpningen av Kikutstua ti år etter at banen slik vi kjenner den, sto ferdig. Skiturene fra Frognerse-teren

### bøker

Morten Møst

har preget generasjoner av Oslofolk og gjør det fremdeles – med den forskjellen at ferden nå går med T-banen, og ikke de ærverdige gamle teakvognene som hadde skistativer utenpå.

Selvfølgelig var det ikke bare filantropi som skapte dette timglasset i Oslo-borgernes tilværelse. Bak Holmenkollbanen lå det også en god porsjon spekulasjon, slik det sømnet seg for en feit jobbetid som den man hadde i 1880- og 90-årene. Den nye elektriske sporveien som nå var forlenget fra Jernbanetorget til Majorstua, hadde effektivisert livet i byen og fristet til nye prosjekter oppover i åsen. Problemet var at der bod-

de nesten ingen. Men ingeniør Halvor Emil Heyerdahl, som sto sentralt i nesten alt som hadde med kollektivtrafikk å gjøre på denne tiden, fikk gjennomslag for å kombinere banebyggingen med omfattende eiendomskjøp i et belte langs banens trasé. Siden skulle dette selges som store tomter for dyre boliger. Slik ville han bygge opp et trafikkgrunnlag i et nytt og kjøpsterkt lokalmiljø.

Men å lokke den pengesterke bybefolkningen på Kristianias vestkant ut på landet ble tungt, ikke minst på grunn av krakket på eiendomsmarkedet i 1899 og nedgangsårene som fulgte. Først etter 1905 ble det virkelig interessant å kjøpe tomter på Frøen, Vinderen og Slemdal. Slik startet prosessen som førte til at det i dag er det mer rikdom og flere fine familier konsentrert i Holmenkollåsen enn noe annet sted i Norge. Samtidig ble det penger til å bygge ut nye linjer, mot Røa og Sognsvann.

Dermed ser vi klart hvordan trikken bokstavelig talt har vært en kraftlinje i Oslos utvikling. Der den skjøt frem, skjøt boligbyggingen fart. Omtrent der den stanser, går den om-

stridte grensen for hvor det er lov å bygge. Over grensen ligger unike friområder som vi liker å si at ingen hovedstad i verden har maken til, og som på mange måter har definert norsk skikultur – å ta skiene fatt uten annet formål enn turen selv.

Dette er problemstillinger som ofte dukker opp i Knut A. Nilsens jobb som journalist i Aftenposten, og i flere bøker han har skrevet. «Nordmarkstrikken» er en mikks av Nilsens unike friluftsjournalistiske form, resirkulert sporveishistorie, anekdoter, gamle bilder og kuriososa. Det står lite her om det harde livet for banebetjeningen, om arbeidskonflikter, om stygge ulykker eller brannene som ga teakvognene tilnavnet «krematorien». Men så er da boken også et bestillingsverk for Oslo Sporveier.

«Nordmarkstrikken – Holmenkollbanen gjennom 100 år»  
Knut A. Nilsen  
Aschehoug

■ Morten Møst er utenriksredaktør i Dagens Næringsliv, markoman og forhenværende vognfører på Bærumsbanen.



### på nattbordet

Arnt Seljeseth,

direktør i Biblioteksentralen – Jeg har Axel Jensen på nattbordet. Den boken som forteller om foreldrenes kjøttforretning.

– Og som Jensens mor ikke var mye glad for.

– Jeg er ikke kommet lenger enn til side 23.

– Du har sjokk i vente.

– Og jeg leser bare på sengen.

– Da er vi jo kommet helt riktig. Hva hadde du før Jensen?

– Da hadde jeg boken om den irske gutten.

– «Englen på det syvende trinnet»?

– Ja, og jeg venter spent på fortsettelsen. Og så har jeg noe veldig interessant, «Brosen over Drina», som kaster lys over meget av det som har skjedd i Bosnia senere.

– Fortell om andre bøker du har lest, kanskje for lenge siden?

– Det er flere det... Jeg burde jo ha en pangopplevelse å se tilbake på, men jeg har ikke vært så veldig aktiv i det siste fordi jeg har flyttet inn i ny leilighet.

– Hvis det var blitt borte bøker under flyttingen, hvilken ville du mest begråte tapet av?

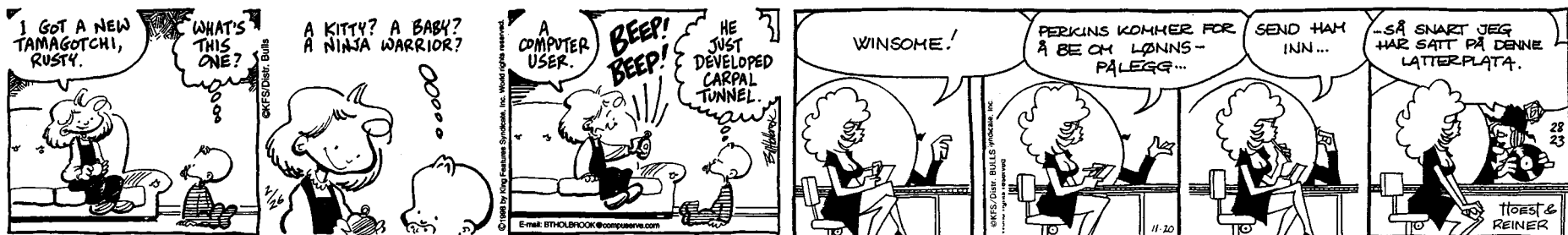
– Ja, da vil jeg si Sigrid Undsets samlede, i en nydelig innbinding. Og jeg må nevne en annen, Vera Henriksen. Jeg har lest veldig mye av henne.

– Har du noen hull i boksamlingen?

– Jeg mangler et bind av Cappelens Norgeshistorie.

■ Etter Børs er Dagens Næringslivs seksjon for medier, reklame, kultur og underholdning. Tips, innlegg og debattartikler kan sendes til redaksjonen på telefaks nr. 22 00 11 10 eller e-post til etterbors@dn.nhst.no

### On the fastrack



### Agathe Crum